VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 117)
z dnia 11 września 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 117)

11 września 2014 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację o restrukturyzacji i planach prywatyzacji spółek żeglugowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Marcin Zieliński** wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Roman Woźniak** prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A., prezes zarządu Pol-Euro Linii Żeglugowych S.A., **Jarosław Siergiej** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., **Mariusz Jachimowicz** p.o. dyrektor finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska, **Alicja Hnatowska** pełnomocnik do spraw prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Magdalena Karp** sekretarz Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł**, **Iwona Kubaszewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panią posłankę, panów posłów, wszystkich zaproszonych gości z panią minister infrastruktury Dorotą Pyć, z panem ministrem Skarbu Państwa Rafałem Baniakiem.

Szanowni państwo, w dzisiejszym porządku dziennym mamy jeden punkt. Jest to rozpatrzenie informacji o restrukturyzacji i planach prywatyzacji spółek żeglugowych. Przedstawia pan minister Skarbu Państwa. Czy są jakieś uwagi do porządku? Nie słyszę. A zatem stwierdzam przyjęcie porządku. Poproszę pana ministra o przedstawienie stosownej informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Wspólnie ze mną jest wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu pan Marcin Zieliński, dlatego że także w nadzorze agencji znajdują się podmioty, których sytuacja jest przedmiotem naszego dzisiejszego spotkania, w związku z czym w dalszej części będą prosił o to, żeby zabrał głos. Postaram się bardzo krótko wprowadzić w temat.

W bezpośrednim nadzorze Ministra Skarbu Państwa znajduje się jedna spółka wykonująca działalność żeglugową Polska Żegluga Bałtycka S.A. z siedzibą w Kołobrzegu oraz dwa przedsiębiorstwa państwowe, dla których Minister Skarbu Państwa pełni funkcję organu założycielskiego, Polska Żegluga Morska w Szczecinie oraz Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni. Ponadto tak jak powiedziałem, pośrednio nadzorujemy trzy spółki znajdujące się dzisiaj w Grupie Kapitałowej Agencji Rozwoju Przemysłu, czyli Polskie Linie Oceaniczne S.A., POL-Euro Linie Żeglugowe S.A. oraz Aranda Sp. z o.o. Podmioty te dzisiaj dają zatrudnienie ponad 5 tys. osobom, pracownikom etatowym oraz kontraktowym. Świadczą usługi transportowe na całym świecie, na czterech kontynentach, dysponując flotą złożoną z blisko 80 jednostek pływających, w tym promów, holowników, kontenerowców i drobnicowców. Podmioty z udziałem Skarbu Państwa generują obroty na poziomie około 2.300.000 tys. zł, osiągając dodatnie wyniki. Na przykład zyski netto za rok ubiegły osiągnęły wartość około 10.000 tys. zł.

Wielokrotnie już mówiliśmy na posiedzeniach Wysokiej Komisji, że od przełomu lat 2008 i 2009 światowy rynek żeglugowy znajduje się w trudnej sytuacji, co w dosyć oczywisty sposób przekłada się również na sytuację polskich armatorów. Jest to spowodowane warunkami makroekonomicznymi obejmującymi między innymi dużą zmienność walutową na rynkach finansowych. Co bardzo istotne, przyczynia się to też do wysokich wahnięć cen paliw. Ponadto spadek stawek frachtowych, nadpodaż tonażu, nadprodukcja jednostek w stosunku do oczekiwań rynkowych powodują z jednej strony presję na ścisłe zarządzanie kosztami oraz zapewnienie przychodów umożliwiających utrzymanie płynności, a z drugiej strony konieczność podjęcia przez podmioty określonych działań naprawczych. Istotnym czynnikiem, który ma wpływ na polski rynek żeglugowy, jest też silna konkurencja ze strony przewoźników międzynarodowych dysponujących dużą liczbą jednostek pływających. Powyższe wymusza konieczność szybkiej reakcji na zmieniające się otoczenie rynkowe, a co za tym idzie, podejmowanie decyzji o zmianie rozkładu rejsów czy czasowe przesuwanie promów na inne linie.

Dodatkowym ryzykiem, zagrożeniem dla działalności spółek z branży żeglugowej jest konieczność ponoszenia nakładów inwestycyjnych, dotyczących dostosowania podmiotów do wdrożenia dyrektywy unijnej mającej na celu ograniczenie zawartości siarki w paliwie żeglugowym. O tym też była dyskusja na posiedzeniu Wysokiej Komisji. Wprowadzenie dyrektywy od przyszłego roku dotknie przede wszystkim armatorów promów pasażerskich oraz małych statków towarowych pływających po Bałtyku. Bieżącym wyzwaniem stojącym przed zarządami spółek pozostających pod bezpośrednim lub pośrednim nadzorem Ministra Skarbu Państwa jest wypracowanie ostatecznej koncepcji dostosowującej jednostki pod względem technologicznym i inwestycyjnym do wymogów unijnej dyrektywy siarkowej oraz przystąpienie do ich wdrożenia. Z kolei celem strategicznym jest zwiększenie wartości podmiotów i umocnienie ich pozycji rynkowej, do czego niezbędne są działania restrukturyzacyjne, które przystosowują do świadczenia wysokiej jakości zróżnicowanych przedmiotowo usług transportowych w warunkach ostrej konkurencji.

Aktualne działania właścicielskie Ministra Skarbu Państwa koncentrują się na znalezieniu inwestorów strategicznych dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Polskiego Ratownictwa Okrętowego, co powinno przyczynić się do umocnienia ich innowacyjności i konkurencyjności na rynku dzięki dostępowi nie tylko do źródeł finansowania nowych przedsięwzięć inwestycyjnych, ale również do rozwiniętych kanałów dystrybucji. Możemy powiedzieć, że w ostatnim czasie obserwujemy wzrost zainteresowania potencjalnych inwestorów branżowych prywatyzacją owych podmiotów. Przypomnę, że mieliśmy kilka nieudanych prób. Natomiast względem spółek żeglugowych pozostających w bezpośrednim nadzorze Agencji Rozwoju Przemysłu proces poszukiwania inwestora strategicznego został poprzedzony konsolidacją owych podmiotów wokół spółki Aranda Sp. z o.o. w celu przeprowadzenia przemyślanej restrukturyzacji, która ma doprowadzić do zwiększenia wartości, ale też pozycji na rynku.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, w tej chwili oddam głos panu prezesowi Zielińskiemu, który powie o działaniach właścicielskich po stronie Agencji Rozwoju Przemysłu, jak też na bardzo krótko zarządom spółek, żeby mogli opowiedzieć konkretnie o sytuacji w poszczególnych spółkach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Głos ma pan prezes Zieliński. Bardzo proszę.

Wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Marcin Zieliński:

Dzień dobry, witam państwa serdecznie. Powiem w dużym skrócie, ponieważ jest ze mną pan prezes Woźniak, który pełni funkcję prezesa w naszych spółkach żeglugowych. Ogólnie Agencja Rozwoju Przemysłu posiada dwie spółki z sektora żeglugowego oraz jedną spółkę celową, która jest właścicielem statku. Spółki te to: POL-Euro Linie Żeglugowe S.A., w której Agencja Rozwoju Przemysłu posiada 100% udziałów w kapitale, Polskie Linie Oceaniczne S.A. – 43,65% udziałów Agencji Rozwoju Przemysłu w kapitale oraz Aranda spółka celowa – 100% udziału w kapitale zakładowym. Obecne zaangażowanie Agencji Rozwoju Przemysłu w spółkach, w kapitale zakładowym wynosi 165.600 tys. zł, w formie pożyczek 8800 tys. zł oraz w formie poręczeń 128.300 tys. zł.

Sytuacja w spółkach żeglugowych z portfela Agencji Rozwoju Przemysłu jest związana z kryzysem, który jest w branży żeglugowej od kilku lat. Sytuacja ta nie poprawiła się w ostatnim czasie. Flota też uległa zmniejszeniu. Na dzisiaj spółka POL-Euro Linie Żeglugowe dysponuje dwoma statkami. Trzeci, który był w jej posiadaniu, w maju 2003 roku został sprzedany z uwagi na swój wiek. Spółka POL-Euro w ramach ciężaru obecnej floty czarteruje od spółki Aranda dawny statek Port Gdynia, który jest jednym z nowocześniejszych we flocie, w zasadzie jest najnowocześniejszy i najnowszy we flocie wszystkich statków użytkowanych przez spółki żeglugowe, które są w nadzorze ARP.

Spółka Polskie Linie Oceaniczne posiada zarówno dwa statki, jak również nieruchomości. Statki są już dosyć mocno wyeksploatowane. Oceniamy na jeszcze dwa, trzy lata ich możliwości pływania. Wszystkie działania restrukturyzacyjne, które podjęliśmy, zostały podjęte też z myślą o poszukiwaniu możliwości utrzymywania funkcjonowania owego podmiotu oraz dania mu szansy rozwoju. Chcielibyśmy również wykorzystać potencjał nieruchomości, które są zgromadzone w Polskich Liniach Oceanicznych. Jest to nieruchomość w Gdyni, która jest zabudowana budynkiem biurowym, jak też budynek hotelowy „Dom Marynarza". Według mojej wiedzy oraz wizji lokalnej jest to jedna z najbardziej atrakcyjnych nieruchomości w mieście Gdynia, chociaż zostały tam zgłoszone roszczenia osób trzecich. Spółka Polskie Linie Oceaniczne ma też pewne zaszłości historyczne związane z roszczeniami wynikającymi z odszkodowania za uszkodzony podczas jednego z rejsów skład pociągu. Na dzisiaj wydaje się, że roszczenie zostało zmniejszone do kwoty 1000 tys. euro.

Wyniki finansowe, szczególnie w ostatnim roku, nieznacznie pogorszyły się w przypadku Polskich Linii Oceanicznych, jak również POL-Euro. Jako Agencja Rozwoju Przemysłu kilkakrotnie próbowaliśmy poszukiwać inwestora zarówno dla spółki Polskie Linie Oceaniczne, jak i POL-Euro, ponieważ uważaliśmy, że nie są to kluczowe aktywa dla Grupy ARP. W wyniku kilku prób sprzedaży nie uzyskaliśmy satysfakcjonujących ofert albo też w ogóle nie było ofert. Stąd też podjęliśmy decyzję o konsolidacji aktywów. Decyzją zarządu jako wiodący podmiot konsolidujący została wyznaczona spółka celowa Aranda, która miała najzdrowszy bilans ze wszystkich trzech podmiotów. Realizujemy plan tak naprawdę rozdzielenia właściciela tonażu do spółki operacyjnej. Z założenia jedna spółka będzie właścicielem statków poprzez spółki zależne. Na całym świecie biznes ten tak jest rozwiązany, że co statek to odrębna spółka. Natomiast w drugiej spółce będą wydzielone kompetencje żeglugowe. Spółka ta będzie zajmowała się żeglugą. A więc jest to dywersyfikacja działalności. Nie jest to oczywiście nic nowego, ponieważ większość podmiotów na rynku światowym tak funkcjonuje. Mamy nadzieję, że projekt ten będzie się rozwijał pozytywnie.

Liczymy też na zmianę sytuacji na rynku żeglugowym. Widzimy także pewne możliwości w realizacji szerszych czy większych projektów. Jako Agencja Rozwoju Przemysłu spotykaliśmy się też z szefem Urzędu Morskiego w Gdyni, rozmawiając na temat szerszego projektu wykorzystania aktywów żeglugowych w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa wybrzeża poprzez zbudowanie i obsługę tzw. statków uniwersalnych. Wiemy, że na dzisiaj jest zapotrzebowanie na takie statki, na około dwanaście, czternaście jednostek. Jednostki takie mogłyby być budowane w polskich stoczniach. Tym samym mogłyby pozwolić wzmocnić czy odzyskać trwałą rentowność naszym spółkom żeglugowym. Doskonałym połączeniem kompetencji Arandy oraz dwóch spółek żeglugowych byłoby też włączenie do grupy żeglugowej, którą tworzy Agencja Rozwoju Przemysłu, spółki, a w zasadzie nie spółki, tylko Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe, które na pewno ma merytoryczne kompetencje do prowadzenia tego typu biznesów, ale wymaga też konkretnego wsparcia finansowego, ponieważ tonaż floty jest już dosyć mocno zawansowany. Należałoby tutaj pomyśleć o odnowieniu floty. Pewnie w dalszej perspektywie moglibyśmy realizować szerszy projekt.

Może z mojej strony to tyle. Poproszę jeszcze pana prezesa Romana Woźniaka, który jest prezesem naszych wszystkich aktywów żeglugowych, o uzupełnienie i opowiedzenie o najbliższych planach rozwojowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prosimy, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A., prezes zarządu Pol-Euro Linii Żeglugowych S.A. Roman Woźniak:

Witam, panie przewodniczący, pani przewodnicząca. Witam panie posłanki i panów posłów. Pan prezes dosyć obszernie omówił zamierzenia, jak również decyzje, jakie zostały podjęte, dotyczące stosunkowo daleko idącej konsolidacji trzech podmiotów, które są w ramach portfela Agencji Rozwoju Przemysłu, albo jako wyłączna własność, albo z dominującą własnością. Są to Polskie Linie Oceaniczne S.A. ze swoją spółką zależną Pol-Levant, POL-Euro Linie Żeglugowe S.A. oraz Aranda Sp. z o.o., właściciel w tej chwili najnowocześniejszego statku kontenerowego w grupie, liczącego tylko trzy lata, o około 41 tys. ton dead weight i 3100 kontenerów zdolności przewozowej. W moim przekonaniu decyzja jak najbardziej trafna, uzasadniona. Do tej pory w trzech podmiotach opracowywaliśmy niewielką liczbę statków – dwa, dwa, jeden. W tym momencie tak naprawdę w ramach jednego skonsolidowanego podmiotu, przy założeniu klasycznego modelu prowadzenia działalności żeglugi właściciel–operator dochodzimy do pięciu statków. Dzięki temu przy nadal trudnym rynku, ponieważ kryzys żeglugowy trwa już od połowy roku 2008, czyli w zasadzie sześć lat... Co roku tak naprawdę liczymy, że lada moment nastąpi odbicie. Ono będzie, tylko jest pytanie, w którym momencie to nastąpi. Liczymy, że jest to stosunkowo nieodległy czas. Stąd tak naprawdę bardzo ważne są działania prokosztowe, które decydują o wyniku i dalszym utrzymaniu się na rynku.

W naszym przekonaniu przy możliwości negocjacji wielu umów, przede wszystkim kosztowych, przy pięciu statkach koszty mogą być zasadniczo niższe niż te, które do tej pory ponosimy. Są to zarówno umowy ubezpieczeniowe, umowy techniczne remontu statków, jak również umowy załogowe. Chodzi też o kwestię organizacji zatrudnienia załóg. Przy pięciu statkach na pewno jest to łatwiejsze. Nasze możliwości zaoferowania pracy, możliwości płynnej zmiany załóg również są większe. A więc przynosi to wiele ważnych korzyści, które w moim przekonaniu mogą dać oszczędności rzędu 20% aktualnie ponoszonych kosztów. Dzisiaj przede wszystkim to ma znaczenie przy trudnym rynku.

Jakie są obszary naszego głównego zainteresowania, jeżeli chodzi o rynki frachtowe? Przede wszystkim jest to Morze Śródziemne, w dalszej perspektywie Bałtyk i Afryka Zachodnia. Są to te rynki, na których – uważamy, że stosunkowo tańszym tonażem, na jaki, jesteśmy o tym przekonani, spółki w najbliższej perspektywie będzie stać – łatwiej się znaleźć niż na rynkach Chin, Stanów Zjednoczonych czy Australii, ponieważ tam środki, które są potrzebne do zaangażowania, są tak wysokie, że w tej chwili trudno myśleć o owych rynkach. W pewnym ograniczonym zakresie staramy się realizować przewozy również i na tych rynkach wynajmując przestrzeń ładunkową na statkach wielkich armatorów. Głównie jest to adresowane pod potrzeby polskich załadowców.

Jak wspomniał pan prezes, kolejny obszar naszych zainteresowań to możliwość nawiązania współpracy z innymi polskimi firmami żeglugowymi jak Polskie Ratownictwo Okrętowe czy firmy żeglugowe będące w tej chwili w grupie Lotos Petrobaltic czy Lotos. Widzimy tutaj szansę również dzięki współdziałaniu w grupie, uzyskaniu wielu oszczędności.

Wielkim obszarem do dyskusji są sprawy załogowe. Pewnie będziemy o tym mówić, ponieważ jesteśmy w trakcie bardzo daleko idącej dyskusji o założeniach nowej ustawy o zatrudnieniu przede wszystkim polskich marynarzy. Wiąże się to z polską banderą.

Jak zauważył pan prezes, również dyrektywa siarkowa powoduje zdecydowaną konieczność wielu inwestycji, ponieważ dziesięciokrotnie ogranicza zawartość siarki w paliwach okrętowych. Jest ona tuż, tuż, ponieważ wchodzi w życie od dnia 1 stycznia przyszłego roku. Wielu zagranicznych armatorów, szczególnie z państw skandynawskich, intensywnie się do tego przygotowuje, mając bezpośrednie wsparcie rządowe. Nawiasem mówiąc, już chyba kilkanaście statków zostało zmodernizowanych przez grupy remontowe w Gdańsku. Był to ważny kontrakt pozyskiwany dla polskich stoczni. Na pewno tutaj możliwości są większe. Natomiast w przypadku polskich armatorów ciągle jest to zasadnicze wyzwanie, szczególnie dla kolegów z grupy Polskiej Żeglugi Morskiej

czy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, której statki operują wyłącznie na Bałtyku. Powoduje to, że są one skazane wyłącznie na to paliwo. W naszym przypadku, kiedy na Bałtyk zawijamy na kilka dni mając trasy zdecydowanie dłuższe, wygląda to trochę inaczej, ponieważ możemy na krótko przejść na droższe paliwa. Nie są to jednak zdecydowanie determinujące koszty, dlatego że w przypadku żeglugi poza Bałtykiem ciągle możemy korzystać z tańszych paliw. Myślę, że to tyle, panie przewodniczący. Jeżeli są pytania, chętnie służę pomocą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Polskie Ratownictwo Okrętowe. Prosimy. Nie ma nikogo na sali z PRO? Pani Alicja Hnatowska, tak? Bardzo proszę.

Pełnomocnik do spraw prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe Alicja Hnatowska:

Witam wszystkich państwa serdecznie. Nie wiem, czy są jakieś konkretne pytania do Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Polskie Ratownictwo Okrętowe oczekuje obecnie na decyzję ministra w sprawie prywatyzacji i dalszych losów. Za zgodą właściciela PRO może się pochwalić, że zamierza odnawiać swoją flotę pomimo trudności na rynkach żeglugowych, o czym wspomniał pan prezes. Polskie Ratownictwo Okrętowe buduje teraz nowy AHTS, który odnowi naszą flotę. Będzie to nowa jednostka, gdyż posiadamy w swoim taborze jednostkę, która z racji wieku powinna być już sprzedana, powinna być wyłączona z eksploatacji. Oczekujemy na dalsze decyzje właścicielskie i być może jakiś wzajemny projekt z Agencją Rozwoju Przemysłu, o czym mówił pan prezes Zieliński. Rzeczywiście widzimy się w całej grupie współpracy, gdyż posiadamy holowniki, które myślę, że nadawałyby się do wspólnych przedsięwzięć. Na razie sytuacja przedsiębiorstwa jest stabilna. Generalnie pracujemy. Jeżeli są jakieś pytania, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Polska Żegluga Bałtycka. Bardzo prosimy, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Jarosław Siergiej:

Dzień dobry. Nazywam się Jarosław Siergiej. Jestem prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Polska Żegluga Bałtycka operuje trzema promami na tradycyjnej linii pomiędzy Polską a Skandynawią. Dwa promy operują z portu Świnoujście do portu Ystad i jeden prom z Gdańska do portu Nynäshamn pod Sztokholmem. Jednostki, które posiadamy, są dosyć wiekowe. Zostały zbudowane we wczesnych latach 80., a więc mają ponad trzydzieści lat. Jest to cały zasób, jaki posiadamy, który służy do prowadzenia podstawowej działalności gospodarczej. W roku ubiegłym spółka zanotowała zysk, ten rok również będzie zyskowny. Nasze prognozy finansowe na lata następne także zakładają dodatnie wyniki finansowe, a zatem osiągnęliśmy rentowność, między innymi dzięki pewnym zmianom organizacyjnym i przesunięciu jednostki pływającej do Świnoujścia. Działamy w mocno konkurencyjnym środowisku, ponieważ w Świnoujściu mamy dwóch konkurentów, grupę Unity Line oraz niemieckiego przewoźnika TT-Line. Natomiast w Gdańsku naszym konkurentem jest Stena Line.

Spółka posiada strategię rozwoju przyjętą przez radę nadzorczą. Strategia jest opracowana na lata 2014-2017 i przewiduje stopniową wymianę floty na nową, nową dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, natomiast nie nową w sensie nowo wybudowaną. Będą to jednostki już używane, ale nie tak wiekowe jak obecnie eksploatowane. W ramach strategii wymiany floty spółka opracowała również program redukcji kosztów związanych z dyrektywą unijną dotyczącą ograniczenia SOX w paliwie. W tym roku przystąpimy do pilotażowego montażu scrubbera na jednym z promów. Finansujemy się poprzez środki własne oraz środki pożyczone w bankach komercyjnych. Jest to nasze jedyne źródło finansowania. W planie finansowym, tak jak podkreśliłem, zachowujemy zarówno rentowność działalności gospodarczej, jak i płynność finansową. Spółka ma siedzibę w Kołobrzegu. W centrali, czyli w budynku zatrudniamy 112 osób. Załogi pływające w naszym zasobie liczą około 350 osób. Jest to krótka charakterystyka przedsiębiorstwa i jego zasobów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Polska Żegluga Morska. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

P.o. dyrektor finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska Mariusz Jachimowicz:

Witam szanownych państwa. Mariusz Jachimowicz. Pełnię obowiązki dyrektora finansowego Polskiej Żeglugi Morskiej. Na początku chciałbym trochę skorygować informacje jednego z moich przedmówców. Polska Żegluga Morska jest właścicielem i operatem sześćdziesięciu siedmiu statków, w tym czterech promów. Cztery promy, czyli 6% naszego tonażu, jest bezpośrednio dotkniętych dyrektywą siarkową, ponieważ na stałe operują w emission control areas, których bezpośrednio dotyczy dyrektywa statkowa. Nasze pozostałe masowce nie tak często zawijają na tereny Morza Bałtyckiego czy Morza Północnego, na których będzie obowiązywało używanie paliwa niskosiarkowego.

Jeżeli już jesteśmy przy dyrektywie siarkowej, nasze cztery promy, które operują ze Świnoujścia do Ystad oraz do Trelleborgu, od dnia 1 stycznia będą używały paliwa niskosiarkowego. Zdajemy sobie sprawę, że jest to paliwo o 40% droższe od obecnie używanego, niemniej zastosowania technologiczne spłuczek, czyli scrubberów, o których wspominał pan prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, nie wydają się dla nas jeszcze na tyle pewne technologicznie, żeby już w tej chwili zainwestować w tego typu rozwiązania. Dlatego też już od kilku miesięcy prowadzimy prace studyjne i konstrukcyjne nad dwoma zupełnie nowymi jednostkami, które do napędu będą używały gazu, który oczywiście nie zawiera siarki, a więc automatycznie rozwiąże ów problem. Nowe jednostki – jesteśmy zdeterminowani, żeby zrealizować ów kontrakt – będą wybudowane w polskich stoczniach. Przede wszystkim musimy przeprowadzić prace nad opłacalnością ekonomiczną, zwłaszcza w nowych warunkach rynkowych. Drogie paliwo od dnia 1 stycznia 2015 roku spowodowało, że bardzo poważni gracze tacy jak DDFS czy chociażby Maersk ogłosili, że nie obędzie się bez niemalże obligatoryjnego podwyższenia frachtów o przynajmniej 20%, co oznacza przerzucenie części zwiększonych kosztów eksploatacyjnych na odbiorców usług. To tyle na temat promów.

Jeżeli chodzi o główną działalność naszego przedsiębiorstwa, czyli transport towarów masowych drogą morską, do ośmiu statków zamówionych w poprzednich latach, statków masowych o wielkości 38 tys. dead weight dodaliśmy cztery następne. W dniu 25 czerwca podpisaliśmy jeszcze jeden kontrakt ze stocznią Yangfan Group z prowincji Zhejiang. Chciałbym dodać, że w zeszłym tygodniu chiński rząd ogłosił white paper, czyli białą listę stoczni, które są preferowane i które mają najlepsze certyfikaty, jeżeli chodzi o budownictwo okrętowe w Chinach. Stocznia Yangfan znalazła się na owej liście. Wszystkie następne cztery jednostki zostaną wybudowane w roku 2017. A więc od roku 2016 dosłownie miesiąc po miesiącu wprowadzimy do eksploatacji łącznie dwanaście nowych jednostek.

W międzyczasie ze względu na trudne warunki rynkowe, o których wspominało już kilku moich przedmówców, konsekwentnie realizujemy program oszczędnościowy, wycofując z eksploatacji jednostki, które są nieopłacalne ekonomicznie. Od początku tego roku z przeznaczeniem na złom sprzedaliśmy jeden statek do przewozu płynnej siarki oraz jeden masowiec o wielkości 71 tys. dead weight zbudowany na początku lat 90. w duńskiej stoczni. W dalszym ciągu plan przewiduje wycofanie w tym roku trzech podobnych masowców. Statki, które zbliżają się do dwudziestego piątego roku, w związku z czym wymagają bardzo kosztownego remontu, odnowienia klasy i remontu dokowego, w obecnych warunkach absolutnie nie opłacają się ekonomicznie. Z wielkim żalem, ale jesteśmy zmuszeni do pozbycia się owego tonażu. Jeżeli są jeszcze jakieś pytania, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Jaworski jako pierwszy. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Mam tylko prośbę do pana dyrektora o uszczegółowienie, jakie dwie nowe jednostki chcecie zamówić, ponieważ umknęło mi to.

P.o. dyrektor finansowy PPŻM Mariusz Jachimowicz:

Są to promy pasażersko-towarowe o wielkości linii ładunkowej 2870 metrów, które będą w stanie przewozić sto sześćdziesiąt pięć zestawów ciężarówek i zabierać na pokład ponad trzystu pasażerów.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Kiedy planujecie tę inwestycję?

P.o. dyrektor finansowy PPŻM Mariusz Jachimowicz:

Prace trwają. Jeżeli podpiszemy kontrakt... Czas budowy od momentu podpisania kontraktu będzie wynosił około dwóch lat.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Drugie pytanie. Gdzie wasze jednostki są teraz certyfikowane?

P.o. dyrektor finansowy PPŻM Mariusz Jachimowicz:

W sensie towarzystwa klasyfikacyjnego?

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Tak.

P.o. dyrektor finansowy PPŻM Mariusz Jachimowicz:

Na bardzo wielu jednostkach mamy tzw. dual class, czyli oprócz zachodnich towarzystw klasyfikacyjnych w rodzaju DNV Lloyds, ponieważ teraz połączyły się one, także Polski Rejestr Statków.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę o pytania. Pani przewodnicząca Zaremba. Bardzo proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, mam pytanie o Polską Żeglugę Bałtycką, o proces prywatyzacyjny. Czy można dowiedzieć się czegoś więcej? Jak dalej ma on przebiegać? Jak rozumiem, został na nowo rozpoczęty. Mam też pytanie do pana prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej dotyczące zakupu nowych jednostek. Nie padła informacja ilu letnie promy zostaną zakupione.

Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Morską, tradycyjnie poroszę Ministerstwo Skarbu Państwa o przygotowanie dokładnej, ścisłej informacji, ile w ramach grupy jest spółek zależnych, ile statków jest w grupie, ponieważ mamy tutaj dwa za dużo, w jakim czasie jakie będą wycofane, kiedy będzie zakup nowych jednostek i jakich. Jeżeli chodzi jeszcze o Polską Żeglugę Morską, czy pan minister ma jakąś informację na temat akcji Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Wizerunkowo dobrze to nie wygląda, ale mamy nadzieję, że to nic strasznego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę o kolejne pytania, głosy w dyskusji. Pan Dubiński. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dzień dobry. Witam państwa. Jacek Dubiński. Starszy mechanik. Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Chciałbym poruszyć dwie kwestie. Pierwsza dotyczy dyrektywy siarkowej. Dobrze uzupełnił to pan dyrektor z Polskiej Żeglugi Morskiej, że obejmuje ona nie tylko Bałtyk, ale także Morze Północne praktycznie od momentu, kiedy wchodzi się w Kanał La Manche. Kosztowo dotyczy ona zatem sporej części naszej floty, która zawija do Europy. Jeżeli natomiast chodzi o dyrektywę siarkową i kwestie Bałtyku, jak było powiedziane przez pana prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, jako związek przeprowadziliśmy badania ekonomiczne. Jeden z konkurencyjnych armatorów, który był tutaj wymieniony, a mianowicie TT-Line montując scrubber zapłacił za niego prawie 7000 tys. euro, czyli około 30.000 tys. zł. Patrząc na wyniki przedsiębiorstw, przekracza to fundusze PŻB. Jest pytanie do ministerstwa i do właści-

ciela, czy będzie pomoc w formie sfinansowania przynajmniej części. Chciałbym powiedzieć, że TT-Line uzyskał od rządu niemieckiego zwrot 50% kosztów, czyli 3500 tys. euro z powrotem trafiło do armatora. Przebudowa statku typu prom, zresztą każdego, wiąże się również ze zmniejszeniem powierzchni ładunkowej oraz przestojem statku, czyli z kosztami. Są to dodatkowe koszty. A więc w tym momencie jest pytanie do właściciela, czy część owych kosztów będzie refundowana dla polskiego armatora.

Kolejna sprawa. We wtorek widzieliśmy się z panem ministrem Baniakiem na spotkaniu zespołu, można go nazwać, do spraw rewitalizacji zachodniopomorskiego. Mamy linie promowe Świnoujście–Ystad, Świnoujście–Trelleborg, które rozwijają się bardzo dobrze. W tej chwili mają one perspektywy dziesięcio-, dwunastoprocentowego wzrostu przewozów. Wiąże się to z tym, że do portu można przywieźć statkiem, a z portu trzeba wywieźć ciężarówkami. Odcinek autostrady, trasy szybkiego ruchu S3 o długości 90 km w okresie letnim pokonuje się w ciągu czterech godzin. Odcinek S6 o długości 350 km pomiędzy Szczecinem a Gdynią można pokonać w takim samym czasie. Jeżeli więc nie zrobimy autostrady, cały biznes promowy utknie. W tej chwili budujemy jeszcze, i bardzo dobrze, terminal gazowy w Świnoujściu. Oprócz przesyłania gazu rurami będziemy go również wozić trakami. Jeżeli nie zrobimy drogi S3, porty zamkną się same, armatorzy powoli zamkną biznes. Chciałbym powiedzieć, że przejazd ciężarówek na trasie to nie tylko kwestia armatorów, ale też kwestia całych województw, wzdłuż których biegnie trasa S3. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Też chciałbym zapytać o dyrektywę siarkową. Pamiętam, że jako Komisja Skarbu Państwa spotkaliśmy się i rozmawialiśmy na ten temat chyba jeszcze w roku 2012. Wtedy mieliśmy informacje, że trzeba będzie bardzo intensywnie pracować nad tym, żeby można było ją wprowadzić, dlatego że wówczas nie była chyba nawet jeszcze znana technologia. To po pierwsze. Po drugie, każda jednostka pływająca to inna konstrukcja wymagająca wyważenia i w zasadzie zastosowania oddzielnej instalacji. Nawet jeżeli podzasady będą takie same, takie są wymagania. Nie było wówczas jeszcze rozstrzygnięcia – jeżeli będą zastosowane filtry, które będą miały za zadanie odsiarczać spaliny – gdzie materiał, który zostanie pozyskany, będzie składowany i w jaki sposób będzie utylizowany. Zwrócono też uwagę na problem mniejszych jednostek, dla których może to być zabójstwo, oczywiście finansowe. Zdaję sobie sprawę z tego, że jest możliwość korzystania z paliwa o niższej zawartości siarki, ale wtedy była mowa o tym, że w takim przypadku wzrost kosztów takiego paliwa będzie wynosił około 30%, co nie będzie do udźwignięcia finansowego.

Pytałem też wtedy, panie przewodniczący, jak to jest, że zdecydowaliśmy się na wprowadzenie dyrektywy od roku 2015. Z tego, co pamiętam, Rosjanie nie są do tego zobowiązani. Zostawię to już bez komentarza. Równocześnie bodajże Grecy i Włosi – mogę się mylić, gdyż było to dwa lata temu – zobowiązali się do wprowadzenia dyrektywy, ale od roku 2020. Mieliśmy dostać informacje, na jakiej zasadzie dzieje się tak, że występujemy troszeczkę przed szereg i decydujemy się na to, żeby mieć to od roku 2015, a inne kraje mogą sobie na to pozwolić później, tym bardziej że wtedy była jeszcze mowa, że nie mamy technologii, która pozwalałaby na odsiarczanie spalin. Poddawałem w wątpliwość, czy nie będzie tak, że wypracujemy technologię, a Włosi czy Grecy, jeżeli o nich mowa, po prostu będą mogli skorzystać z tych rozwiązań, które będą przez nas wypracowywane. To pierwsza sprawa, o którą chciałem zapytać.

Druga kwestia. W 2014 roku, w marcu albo kwietniu kiedy mieliśmy posiedzenie Komisji, jeden ze związkowców, konkretnie z „Solidarności" zwracał uwagę na problem jednostek niemieckich pływających pod polską banderą, niestosujących się do wszystkich przepisów, jeżeli chodzi o odprowadzanie składek ZUS, podatków czy też układ zbiorowy. Była to dopiero faza początkowa. Była prowadzona wymiana korespondencji z ministerstwem. Jeśli minęło już prawie pół roku, może wiemy coś więcej. Proszę o rozwinięcie tego tematu.

Trzecia sprawa, a w zasadzie tylko uwaga. Jeżeli mówimy o tym, że mamy problem z konkurencyjnością, ponieważ wchodzą jednostki, które jeszcze kilka lat temu nie kursowały na trasach do Szwecji – mówimy o armatorach niemieckich – to szanowni państwo, ktoś ich wpuścił. My nie wchodzimy z naszymi jednostkami na tereny niemieckie, natomiast Niemcy operują u nas chyba całkiem swobodnie. Panie przewodniczący, to chyba też jest zasługa już byłego premiera Donalda Tuska, ale to tylko taka uwaga. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

To tylko taka uwaga. Bardzo proszę. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. Kończąc tę część chciałbym tylko jeszcze zapytać o ustawę o pracy na morzu, o której wspomniał pan prezes Woźniak. Czytałem w internecie, że Rada Ministrów odrzuciła projekt przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Proszę więc mnie poprawić, jeżeli jakieś prace są prowadzone i sprawa ma ciąg dalszy. Jestem tym bardzo zainteresowany. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi. Pan minister Baniak ma głos. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Bardzo dziękuję. Jeżeli chodzi o pytanie pani przewodniczącej Zaremby, informowałem Komisję o ostatnim procesie, próbie zbycia, znalezienia inwestora. Jeżeli chodzi o najnowsze informacje, w styczniu tego roku zamknęliśmy tamten proces, natomiast w związku ze zgłoszeniem się jednego inwestora z siedzibą w Neapolu, który wyraża zainteresowanie nabyciem spółki, Minister Skarbu Państwa w dniu 18 sierpnia podjął decyzję o ponownym wszczęciu procesu prywatyzacji w trybie negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia, co jest zgodne z ustawą o komercjalizacji i prywatyzacji. Jednak przed publikacją zaproszenia do negocjacji konieczne będzie opracowanie przez doradcę prywatyzacyjnego aktualizacji oszacowanej wartości Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Jeżeli chodzi o pytania o Polską Żeglugę Morską, są to pytania dosyć szczegółowe. Jeżeli chodzi o zbycie, nabycie poszczególnych jednostek, przygotuję taką informację. Przekażemy ją Wysokiej Komisji na ręce pana przewodniczącego.

Jeżeli chodzi o pytanie na temat działań podjętych przez funkcjonariuszy Centralnego Biura Antykorupcyjnego, mam taką wiedzę, że na polecenie Prokuratury Apelacyjnej w Szczecinie we wtorek rano, czyli w dniu 9 września funkcjonariusze wkroczyli do działu spedycji Polskiej Żeglugi Morskiej, gdzie zabezpieczono dokumenty, komputery oraz telefony służbowe i prywatne pracowników owego działu. Żaden z pracowników nie został zatrzymany. Dział spedycji jest działem pięcioosobowym. Zajmuje się zaopatrywaniem statków armatora w części zapasowe i potrzebne materiały. W dniu dzisiejszym kontaktowaliśmy się z dyrekcją PŻM. Dyrekcja potwierdziła owe fakty, zapewniając – słysząc też taką sugestię z naszej strony – o swojej współpracy z Centralnym Biurem Antykorupcyjnym w zakresie przekazywania, wydawania oczekiwanych dokumentów. Oczekujemy również na wyjaśnienie owej sprawy licząc, że Polska Żegluga Morska, tak jak powiedziałem, będzie ściśle współpracować z organem, jakim jest Centralne Biuro Antykorupcyjne.

Jeżeli chodzi o finansowanie zmian, finansowanie planów naprawczych w spółkach, spółki finansują się albo środkami własnymi, albo kredytami. Natomiast po stronie Skarbu Państwa istnieje tradycyjna możliwość wystąpienia o wsparcie niebędące pomocą publiczną. Spółki mają taką wiedzę. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, taka konieczność, oczywiście jesteśmy gotowi rozmawiać nie tylko jako właściciel, ale głównie jako dysponent Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców.

Jeżeli chodzi o dyrektywę siarkową... Jeszcze pan przewodniczący mówił o naszym zespole. Rzeczywiście jest powołany zespół, który potocznie nazywamy zespołem szczecińskim, chociaż ma dłuższą nazwę. Składa się on z urzędników, ale ma też stałych przedstawicieli w postaci, po pierwsze, samorządu lokalnego, czyli władz miasta Szczecina, przedstawicieli marszałka, wojewody zachodniopomorskiego, jak też przedstawicieli wskazanych przez stronę społeczną. Celem naszych prac jest koordynacja działań, inicjatyw spółek, przedsiębiorstw, gdzie Skarb Państwa jest obecny, po to, żeby po pierw-

sze, trwale budować ich wartość oraz żeby, co istotne, na czym zależy nie tylko stronie społecznej, ale też nam jako stronie właścicielskiej, chronić miejsca pracy, tworzyć nowe miejsca pracy poprzez nowe projekty inwestycyjne. Potwierdzam, że prowadzimy taką współpracę. Podczas spotkań zespołu na bieżąco informujemy stronę społeczną o podejmowanych działaniach. Jesteśmy też otwarci na pomysły, inicjatywy przedstawicieli związków zawodowych, na więcej niż normalny tryb. Rzeczywiście Zachodnie Pomorze postrzegamy jako region szczególny, region dotknięty w niektórych powiatach bezrobociem strukturalnym. Stąd ponadstandardowa aktywność resortu Skarbu Państwa. Dotyczy to też spółek żeglugowych. Większość podmiotów, począwszy od firmy energetycznej w ramach Grupy PGE, czyli Dolnej Odry, skończywszy na majątku Silesii, czyli majątku postoczniowym, który dzisiaj jest oferowany przez spółkę powołaną w Szczecinie w Zachodniopomorskim, czyli Szczeciński Park Przemysłowy, jest w trakcie procesów naprawczych. Chcemy, żeby naprawa ta, działania te również były prowadzone w procesie maksymalnie uspołecznionym.

Co do dyrektywy siarkowej, gdybym mógł poprosić panią minister Pyć, która ma dużo większą wiedzę na ten temat ode mnie, będę bardzo wdzięczny.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prosimy, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie. Jeżeli chodzi o kwestie związane z dyrektywą siarkową, myślę, że tutaj przede wszystkim trzeba zwrócić uwagę na szerszy kontekst owej problematyki. Uregulowania te od dnia 1 stycznia 2015 roku w rzeczywisty sposób, że tak kolokwialnie powiem, wejdą na Bałtyk i na Morze Północne przed wszystkim w związku ze standardami zawartymi w załączniku VI do Konwencji MARPOL, czyli Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Unia Europejska wykazuje szczególną atencję dla ochrony środowiska morskiego szczególnych akwenów, jakimi są morza zamknięte, a więc Bałtyku, który wyjątkowo jest narażony na zanieczyszczenia, jak też Morza Północnego. Jeden i drugi akwen są wyjątkowo intensywnie użytkowane przez bardzo duże handlowe statki morskie. Intensyfikacja przewozów na owych akwenach cały czas rośnie. Jest to jakby kwestia nakładająca się na Konwencję i wymogi konwencyjne, międzynarodowe standardy w transporcie i żegludze morskiej. Jako państwo członkowskie Unii Europejskiej jesteśmy zobowiązani do tego, żeby owe normy wprowadzać.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące pomocy dla podmiotów takich jak przedsiębiorstwa żeglugowe, czyli armatorzy, którzy uprawiają żeglugę statkami morskimi, musimy pamiętać o tym, że jakiekolwiek środki pomocowe, programy pomocowe, które byłyby kierowane do owych podmiotów, co najmniej muszą się wiązać z banderą unijną. A więc musimy spojrzeć przez pryzmat bandery. Nie możemy uruchamiać środków na pomoc dla tych armatorów, którzy podnoszą banderę innego państwa niż państwo członkowskie Unii Europejskiej. W szczególności jesteśmy zainteresowani tym, żeby wspierać polską banderę.

Jeżeli chodzi o polską banderę, pragnę przypomnieć, że w dniu 22 lipca tego roku Rada Ministrów przyjęła założenia do ustawy o pracy na statkach morskich. Na moją prośbę ustawa ta została przekazana Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju. A więc to Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju będzie opracowywało projekt ustawy. Chciałabym państwa poinformować, że na dzień dzisiejszy projekt ten jest gotowy. W tej chwili kierujemy go do Departamentu Prawnego. W najbliższym czasie będzie on poddany zarówno opiniom, ocenom międzyresortowym, jak i konsultacjom społecznym. To, co udało się wprowadzić ze środków pomocowych przewidzianych wytycznymi Komisji Europejskiej z 2004 roku, wytycznymi o pomocy publicznej dla sektora transportu morskiego, to przede wszystkim zwolnienie polskich marynarzy z płacenia podatku dochodowego po stu osiemdziesięciu trzech dniach pracy na statku morskim w żegludze międzynarodowej w roku. A więc jest to konkretny środek pomocowy dopuszczalny wytycznymi unijnymi. Niestety, na etapie założeń, podkreślam, że na etapie założeń, nie udało się wprowadzić środków pomocowych z zakresu systemu zabezpieczenia społecz-

nego, co nie oznacza, że tego typu prace nie będą kontynuowane przez resort. W związku z tym trzeba by było spojrzeć na to jak na naczynia połączone.

Usłyszałam tutaj bardzo ciekawą wypowiedź jednego z panów posłów, który zwrócił uwagę na to, że na każdy statek trzeba patrzeć indywidualnie. Miał pan wiele racji w tym stwierdzeniu. Dlaczego? Dlatego że jeżeli chodzi o kierowanie konkretnej pomocy dla statków, to gdybyśmy skupili się na tym, do ilu statków czy do ilu armatorów statków podnoszących polską banderę taka pomoc mogłaby być skierowana, byłoby to za mało. Trzeba uwzględnić wiele innych uwarunkowań i współczynników, które pozwalają oszacować kwotę pomocy i realne rozłożenie zysków, jakie później gdzieś w przyszłości mogą wystąpić lub nie.

Przepraszam bardzo, jeżeli urażę niektórych armatorów, ale do tych statków, które są na granicy amortyzacji, strasznie trudno kierować jakąkolwiek pomoc, ponieważ jest to pozbawione większego sensu. Cel i sens regulacji polega na tym, żeby armatorzy pomyśleli o nowszej flocie, o wymianie floty, żeby podążali w tym kierunku. Jest to zatem dyscyplinowanie w pozytywnym sensie, nie w pejoratywnym. W związku z tym są to sprawy ze sobą ściśle powiązane. To wszystko jest wpisane w rynek międzynarodowy, w nadpodaż powierzchni ładunkowej, która dzisiaj też pojawiła się w państwa wypowiedziach. Gdyby poskładać te wszystkie elementy, wówczas można by realnie szacować, jaka to mogłaby być pomoc i czy rzeczywiście byłaby pomocą, która trafiłaby do celu, szczególnie to podkreślam, pomocą, która byłaby racjonalna. Trudno porównywać się nam w tym zakresie z Niemcami czy ze Skandynawami, z ich flotą. Niemniej zwracam uwagę, że musimy zacząć od pewnych podstaw, a podstawami tymi jest chociażby to, co będzie uregulowane w ustawie o pracy na statkach morskim, jak też innymi środkami pomocowymi, które będą kierowane do sektora transportu morskiego, do polskich przedsiębiorców żeglugowych, do polskich armatorów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister. Jestem głęboko przekonany, że widziałem coś takiego w internecie, ale miło mi to słyszeć. Jeżeli myliłem się, to jest to dobra wiadomość. Pan przewodniczący Jaworski chciał o coś dopytać.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Pani minister, myślę, że gdyby Polska Żegluga Bałtycka bądź inne spółki dostały informacje, że będą miały pomoc przy zakupie nowych promów, na pewno skorzystałyby z tego, tylko że dzisiaj nie ma takiej oferty, a jednostki muszą pływać, jeżeli firmy mają nadal pracować. Na tym polega problem.

Chciałbym natomiast dopytać o dyrektywę w nawiązaniu do tego, o czym mówił pan poseł Zubowski. Jak wygląda sytuacja rosyjskich statków, które będą pływały po Morzu Bałtyckim i będą wpływały także do naszych portów? Nawet najczęstsza w tej chwili sytuacja przywożenia rosyjskiego węgla odbywa się na jednostkach rosyjskich. Czy będą musiały stosować się do dyrektywy czy nie będą musiały się stosować?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Bardzo dziękuję za to pytanie. Pojawiło się ono wcześniej ze strony jednego z panów posłów. Musimy tutaj zwrócić uwagę na jedną sprawę. Normy, standardy skierowane są nie do państw, a jakby do akwenów. Trzeba spojrzeć na to przedmiotowo. Są to ograniczenia, które obowiązują na Morzu Bałtyckim i na Morzu Północnym. Tworzy się tzw. obszary kontroli emisji siarki do atmosfery. Na plecach mamy kolejne obszary. Są to obszary kontroli emisji tlenków azotu. W tej chwili jest to kolejny temat bardzo ściśle analizowany przez HELCOM w ramach IMO i przez IMO w ramach HELCOM-u. W tym miejscu moje przypomnienie, że wzdłuż wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Kanady też zostały utworzone takie obszary. Nazywają się one ECA, łączą one zarówno kontrolę w zakresie siarki, jak i kontrolę w zakresie tlenków azotu i tzw. PM, czyli cząstek stałych. To już funkcjonuje. Wszystkie statki, które przypływają w ten obszar u wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Kanady, muszą przestrzegać wymogów. Tak samo jest tutaj. Nie chodzi o to, że statki podnoszące flagę Federacji Rosyjskiej będą wyłączone. Będą włączone. Jeżeli będą się poruszały po Bałtyku, muszą przestrzegać

tych wszystkich norm, które są dla Bałtyku, ponieważ są to normy dla Bałtyku bądź dla Morza Północnego, dla obszaru, który jest ściśle wyznaczony. Dziękuję.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Przepraszam, pani minister, ale muszę dopytać. Rosja też leży nad Bałtykiem. Obwód Kaliningradzki. Ponieważ Rosja nie podpisała dyrektywy i nie ma zamiaru jej wprowadzać, to w związku z tym kto zabroni Rosji pływać na owym akwenie?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Już mówię. W swojej pierwszej wypowiedzi wskazałam, że dyrektywa unijna ma charakter następczy w stosunku do załącznika VI, który jest immamentną częścią Konwencji MARPOL o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Standardy te nie są standardami pierwotnie unijnymi, tylko są to standardy międzynarodowe. Konwencja MARPOL jest z 1973 roku. Została uzupełniona protokołem z 1978 roku. Tworzy jeden z czterech filarów konwencyjnych standardów międzynarodowych w zakresie zapobiegania zanieczyszczania morza przez statki. Każdy z sześciu załączników dotyczy odrębnego źródła zanieczyszczeń powstających na statku. Załącznik VI dotyczy zanieczyszczeń powietrza ze statków morskich. Zmiany do załącznika Polska przyjęła w stosownej procedurze. Teraz Polska, jak każde inne państwo, jest zobowiązana do wykonywania umowy międzynarodowej, jaką jest Konwencja MARPOL. Polscy armatorzy w sytuacji, w której tworzy się taki obszar, są zobowiązani do tego, żeby przestrzegać zobowiązań. W związku z tym, że kilkanaście lat temu Unia postawiła sobie ambitny cel, żeby tworzyć swoje własne prawo morskie, bardziej surowe międzynarodowe prawo morskie, wystąpiła z dyrektywą i wzmacniając realizację zobowiązań międzynarodowych przez przepisy zawarte w dyrektywie zobowiązała państwa do tego, żeby wykonały one zobowiązania międzynarodowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy pan przewodniczący chce jeszcze dopytać? Uporządkujmy dyskusję, ale, żeby nie było dwustronnego dialogu.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Rozumiem, że według tego, co pani mówi, statki rosyjskie jednak będą mogły wpływać. Tak? Jest to proste pytanie. Tak czy nie?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Będą mogły wpływać na Bałtyk, ale będą musiały spełniać te warunki, które są nałożone poruszaniem się w takim obszarze.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister. Zgłasza się pan poseł Zubowski i pan Dubiński. Bardzo proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister. Panie przewodniczący Jaworski, chciałbym stanowczo zaprotestować przeciwko jakimkolwiek insynuacjom sugerującym, że Rosjanie nie przestrzegają prawa międzynarodowego, że nie będą płacić stosownych kar, jeżeli będzie trzeba, i że nie będą stosowali się do załącznika VI dyrektywy V. Bądźmy poważni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący FZZMiR Jacek Dubiński:

W tej sprawie chciałbym zejść bardzo nisko na poziom praktyczny, ponieważ jak mówiłem, pływam i dyrektywa obowiązuje mnie na każdym statku. Niezależnie od tego, czy statek ma banderę rosyjską, Vanuatu czy trywializując, hula gula, jeżeli dyrektywa jest w mocy, to od wejścia w Kanał La Manche, a właściwie jeszcze przed wejściem jest stosowna procedura. Muszę przejść z jednego paliwa na drugie, zaplombować wszystkie zbiorniki, niezależnie od tego, czy właścicielem jest Rosjanin czy Grek. Procedura ta obo-

wiązuje do momentu, kiedy nie wyjdę z tzw. strefy SECA, czyli od Kanału La Manche do końca Bałtyku.

Jedyna różnica, o którą mógł pytać pan przewodniczący Jaworski, jest taka, że jeżeli Rosjanie nie są stroną Konwencji, to po prostu ich Port State Control nie będzie kontrolował, czy tego przestrzegają. Natomiast wszystkie pozostałe urzędy Port State Control, urzędy polskie, łotewskie, litewskie i pozostałe europejskie, do których zawijamy, będą to kontrolować. Różnica jest tylko taka, że w Rosji nie będzie to kontrolowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Jeszcze pan prezes Woźniak. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PLO S.A., prezes zarządu Pol-Euro LŻ S.A. Roman Woźniak:

Wyjaśniając praktyczną sytuację, ponieważ pytanie, kto to będzie egzekwować od Rosjan, jest logiczne, powiem, że w sytuacji zawinięcia do portu zagranicznego, polskiego lub innego, na pewno tak, będzie to egzekwować administracja owego portu. Natomiast w przypadku kiedy statek będzie płynął bezpośrednio przez Bałtyk do portu rosyjskiego, to nie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan przewodniczący. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Ostatnie zdanie. Jest to właśnie to, o co chodziło. W tym momencie rozumiem, że rosyjskie statki, nie przestrzegając dyrektywy, wszystko będą dostarczać do Kaliningradu. Tam to wszystko będzie przerzucane na szyny i wwożone do nas. W ten sposób stracą i nasi armatorzy, i nasze porty.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Rozumiem, że teza pana przewodniczącego została milcząco zaakceptowana.

Szanowni państwo, nie widzę innych zgłoszeń. A zatem zamykam posiedzenie. Jeszcze pan minister Baniak. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Jedno zdanie na inny temat, jeżeli państwo pozwolą, ponieważ dzisiaj w przestrzeni publicznej pojawiła się informacja o tym, że spółki energetyczne zamierzają kupować kopalnie od Kompanii Węglowej. Chciałbym to zdementować. Plan naprawczy tego nie zakłada. Jest to dosyć istotna informacja, ponieważ ma wpływ na wycenę spółek energetycznych. Nie ma tego w planie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo za tę dobrą informację. Zamykam posiedzenie i zapraszam na kolejne za dwa tygodnie.